Deutscher Bundestag
19. Wahlperiode

Drucksache 19/262
13.12.2017

Gesetzentwurf
des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetzes (SGFFG-Änderungsgesetz)

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

A. Problem und Ziel

Mit dem zum 13. August 2013 in Kraft getretenen Gesetz zur Förderung der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen für den Schienengüterfernverkehr (Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz - SGFFG) wurde erstmals die Möglichkeiten eröffnet, Bestandsnetzinvestitionen in die Infrastrukturen der nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) durch den Bund zu fördern. Der Gesetzgeber hat die Förderung auf den Ersatz vorhandener Anlagen begrenzt und eine Förderquote von 50 Prozent festgelegt. Die Planungskosten können ebenfalls zur Hälfte gefördert werden. Dabei werden Planungskosten jedoch nur bis zu einer Obergrenze von höchstens 13 Prozent der Baukosten anerkannt.

Ausweislich der Gesetzesbegründung zum Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz ist es Zweck der Bundesförderung der NE-Infrastrukturen, die Eisenbahn als besonders umweltfreundliches Verkehrsmittel in die Lage zu versetzen, eine führende Rolle bei der Bewältigung der ständig wachsenden Nachfrage nach Güterfernverkehrsleistungen zu übernehmen. Dazu muss auch die Verfügbarkeit und die Zuverlässigkeit des Verkehrsträgers erhöht werden, was auch nach Auffassung des Bundes nicht ohne eine Stärkung der NE-Eisenbahninfrastrukturunternehmen möglich ist. So sollen durch die Förderung von Bestandsnetzinvestitionen der NE-Eisenbahninfrastrukturen Redundanzen und zusätzliche Kapazitäten für den Schienengüterfernverkehr geschaffen und der Verkehrsnutzen der Schieneninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes verstärkt werden. Die Förderung dieser Investitionen in die öffentlichen NE-Schienenwege wird insoweit auch als ein weiterer Beitrag des Bundes dafür gesehen, die Verlagerung von Güterfernverkehrsleistungen von der Straße auf die umweltfreundliche Schiene zu ermöglichen.

Die beschriebenen Ziele können jedoch mit den derzeit im Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz vorgegebenen Förderbedingungen insbesondere in Bezug auf den Förderzweck (nur Ersatz vorhandener Anlagen), die Förderquote, die zuwendungsfähigen Ausgaben und das Förderverfahren nicht vollständig erreicht werden. Dies belegen die bisherigen Erfahrungen mit der SGFFG-Förderung in der Praxis. Im Hinblick auf die Bedeutung der NE-Infrastrukturen für die Erschließung der Regionen in der Fläche durch die Schiene und als örtliche Zugangsstellen für die „erste oder letzte Meile“ sowie die von ihnen ausgehenden Auslastungseffekte des übergeordneten Netzes der DB AG sollen die erkannten Optimierungspotenziale durch eine Veränderung der Fördergrundlagen deshalb besser ausgeschöpft werden. Um einen optimalen Beitrag zur Stärkung des Schienengüterverkehrs zu leisten und die mit dem Gesetz beabsichtigten Effekte auch vollumfänglich erreichen zu können, muss daher das Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz als gesetzliche Grundlage der Bundesförderung entsprechend geändert werden.

B. Lösung

Durch die Änderung des Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetzes (SGFFG) werden einzelne Regelungen des Förderverfahrens angepasst. Dabei bleiben die bisher im Gesetz verankerten Grundsätze erhalten, werden aber in einigen wesentlichen Punkten bedarfsgerecht und angemessen angepasst.

Dazu werden in § 2 Absatz 1 SGFFG der Aus- und Neubau von NE-Schienenwegen ergänzt sowie die Förderquote auf 75 Prozent und die Obergrenze der zuwendungsfähigen Planungskosten auf 18 Prozent angehoben. Darüber hinaus ist die bisher gesetzlich vorgegebene Antragsfrist zum 1. Februar im Jahr der Förderung nicht praktikabel. Ferner ist es zur Bereitstellung einer möglichst leistungsfähigen Eisenbahninfrastruktur unabdingbar, dass auch Vorhaben an Brücken und anderen Ingenieurbauwerken eine Chance auf Förderung haben, was jedoch bei dem bisher in § 3 Absatz 2 normierten Priorisierungsverfahren regelmäßig ausgeschlossen ist. Um auch derartigen Projekten eine Umsetzungschance zu eröffnen, wird das Priorisierungsverfahren in § 3 Absatz 2 ergänzt.

C. Alternativen

Keine.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Die Regelungen dieses Gesetzentwurfs führen unmittelbar zu keinen zusätzlichen Haushaltsbelastungen auf Bundesebene. Für die Länder entstehen durch die Änderungen keine unmittelbaren Haushaltsauswirkungen.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht durch die Regelungen kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht durch die Regelungen kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Insgesamt dürfte sich durch die Änderungen der Aufwand der Bewilligungsbehörde des Bundes nicht erhöhen. Für die Länder ergibt sich kein Erfüllungsaufwand.

F. Weitere Kosten

Die Ausweitung der Fördermöglichkeiten bedingt für die Wirtschaft, einschließlich der betroffenen und meist mittelständisch strukturierten Eisenbahninfrastrukturunternehmen, keine Kostenbelastung. Vielmehr tragen die besseren Fördermöglichkeiten zu einer Verringerung der Kostenbelastung der Betreiber öffentlicher Schienenwege bei, die durch geringere Trassenpreise auch den Netznutzern zugutekommen können und so die Wettbewerbsfähigkeit des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Schiene stärken. Wenn Effekte auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, zu erwarten sind, dürften sich diese also eher kostensenkend auswirken.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND Berlin, 13. Dezember 2017

DIE BUNDESKANZLERIN

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Wolfgang Schäuble
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Absatz 3 des Grundgesetzes den vom Bundesrat in seiner 961. Sitzung am 3. November 2017 beschlossenen

> Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetzes (SGFFG-Änderungsgesetz)

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Die Auffassung der Bundesregierung zu dem Gesetzentwurf ist in der als Anlage 2 beigefügten Stellungnahme dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen
Dr. Angela Merkel

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Anlage 1

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Schienengüterfern-verkehrsnetzförderungsgesetzes (SGFFG-Änderungsgesetz)

Vom ...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetzes

Das Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3115) wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

      In Satz 1 werden die Wörter "den Ersatz der" durch das Wort "die" ersetzt.

   b) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

      In Satz 1 Nummer 3 wird das Wort "Ersatzmaßnahmen" durch die Wörter "baulichen Maßnahmen" ersetzt.

2. § 2 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

   a) In Satz 1 wird die Zahl "50" durch die Zahl "75" ersetzt.

   b) In Satz 2 wird die Zahl "50" durch die Zahl "75" ersetzt.

c) In Satz 3 werden die Zahl "50" durch die Zahl "75" und die Zahl "13" durch die Zahl "18" ersetzt.

d) Nach Satz 3 wird folgender Satz angefügt:

"Die Sätze 1 bis 3 gelten entsprechend für den Aus- und Neubau von Schienenwegen der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen nach § 1 Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 und 2 sowie von Schienenwegen in Serviceeinrichtungen unter den Voraussetzungen des § 1 Absatz 4 Satz 1 Nummer 2, sofern diese künftig von einer nicht bundeseigenen Eisenbahn betrieben werden und auf ihnen in Zukunft Schienengüterfernverkehr zu erwarten ist."

3. § 3 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 1 werden die Wörter "1. Februar des Haushaltsjahres" durch die Wörter "31. Oktober des der Umsetzung der beantragten Förderung vorhergehenden Haushaltsjahres" ersetzt.

b) Nach Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:

"Bei Brücken und anderen Ingenieurbauwerken wird bei der Ermittlung des Barwertes die Länge der betroffenen Schienenwege beiderseits des Ingenieurbauwerkes berücksichtigt."

c) Der neue Satz 5 wird wie folgt gefasst:

"Abweichend von dem in Satz 1 genannten Zeitpunkt können im Jahr 2018 Investitionen nur auf Grund von Anträgen, die bis zum Ablauf des 1. Februar 2018 eingegangen sind, finanziert werden."

Artikel 2

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Mit dem 2013 in Kraft getretenen Gesetz zur Förderung der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen für den Schienengüterfernverkehr (Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz/SGFFG) wurde erstmals die Möglichkeiten einer Bundesförderung von Bestandsnetzinvestitionen in die Infrastrukturen der nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) eröffnet. Zweck dieser Bundesförderung der NE-Infrastrukturen ist, die Eisenbahn als besonders umweltfreundliches Verkehrsmittel in die Lage zu versetzen, eine führende Rolle bei der Bewältigung der ständig wachsenden Nachfrage nach Güterfernverkehrsleistungen zu übernehmen. Dazu muss auch die Verfügbarkeit und die Zuverlässigkeit der deutschen Eisenbahninfrastruktur verbessert werden. Um dieses Ziel zu erreichen, sieht auch der Bund die Notwendigkeit, die NE-Eisenbahninfrastruktur zu stärken, indem Bestandsnetzinvestitionen in diese Infrastrukturen gefördert werden. Die Förderung soll Redundanzen und zusätzliche Kapazitäten für den Schienengüterfernverkehr schaffen und so den Verkehrsnutzen der Schieneninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes erhöhen.

Die bisherige Förderpraxis hat gezeigt, dass die mit dem Fördergesetz angestrebten Ziele ohne eine Modifikation der Förderbedingungen nicht uneingeschränkt erreichbar sind. So können aufgrund der Beschränkung der Förderung auf den Ersatz vorhandener Anlagen die vom Gesetzgeber intendierten zusätzlichen Kapazitäten nicht geschaffen werden. Das Fördergesetz sollte daher wie das Bundesschienenwegeausbaugesetz, das in Teilen Vorbild für das SGFFG war, auch den Aus- und Neubau umfassen. Die im Gesetz festgelegte Förderquote von 50 Prozent überfordert in vielen Fällen die Finanzkraft der Betreiber, weil die erzielbaren Trasseneinnahmen der überwiegend im Schienengüterverkehr genutzten Anlagen höchstens die Instandhaltungskosten decken. Die Begrenzung der förderfähigen Planungskosten nur bis zu einer Obergrenze von höchstens 13 Prozent der Baukosten erhöht die Eigenanteile der Betreiber weiter und verschärft somit das bestehende Problem zusätzlich. Die gesetzliche Antragfrist führt oftmals dazu, dass ein bewilligtes Vorhaben nicht wie vorgesehen im Bewilligungsjahr umgesetzt werden kann. Das bislang in § 3 Absatz 2 Satz 2

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

SGFFG gesetzlich festgeschriebene Priorisierungsverfahren hat in vielen Fällen zur Konsequenz, dass Brückenprojekte oder andere Ingenieurbauwerke aufgrund der im Vergleich zur Umbaulänge hohen Baukosten nicht zu Förderung vorgesehen werden können. Dies konterkariert jedoch den Förderzweck, da diesen oftmals eine Schlüsselrolle für die Befahrbarkeit längerer Schienenwege zukommt und eine Bestandsnetzinvestition in den Schienenweg nicht darstellbar ist, wenn nicht gleichzeitig die notwendige Investition in eine erneuerungsbedürfte Brücke gefördert werden kann.

Mit Bericht vom Mai 2015 legte das Statische Bundesamt Ergebnisse einer Evaluation des SGFFG vor. Dabei wurden auch die genannten Problemfelder identifiziert. Eine Bewertung der SGFFG - Förderung durch den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) als Branchenverband der NE kommt ebenfalls zu diesem Ergebnis.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Wesentlicher Aspekt der vorgeschlagenen Änderungen ist die Ausdehnung der Fördertatbestände auf Neu- und Ausbau in § 2 Absatz 1 SGFFG. Weitere positive Effekte auf die Erreichung der mit dem Gesetz angestrebten Steigerung der Qualität, der Verfügbarkeit und der Kapazität des deutschen Schienennetzes und zur Stärkung des Verkehrsträgers Schiene werden mit der Erhöhung der Förderquote auf 75 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionen in § 2 Absatz 1 Satz 1 SGFFG erreicht. Die Berücksichtigungsfähigkeit von Planungskosten als zuwendungsfähig bis zur Höhe von 18 Prozent der Baukosten in § 2 Absatz 1 Satz 3 SGFFG beseitigt die bisher bestehende Ungleichbehandlung der NE im Vergleich zum Verfahren bei Förderungen von Vorhaben der DB Netz AG durch den Bund. Die Vorziehung des Antragsschlusses auf den 31. Oktober des der Förderung vorhergehenden Haushaltsjahres in § 3 Absatz 2 Satz 1 SGFFG gibt der Bewilligungsbehörde des Bundes einen ausreichenden zeitlichen Rahmen zur Prüfung der Zuwendungsanträge und verbessert so die Umsetzung der Projekte. Zusätzlich wird das bisher festgelegte Priorisierungsverfahren in § 3 Absatz 2 Satz 2 SGFFG so fortentwickelt, dass künftig auch Brückenbauvorhaben und andere Ingenieurbauwerke eine Chance auf Förderung erhalten, wenn die verfügbaren Haushaltsmittel nicht für alle beantragten Projekte ausreichen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

III. Alternativen

Zu den Regelungen bestehen keine sinnvollen Alternativen.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz ergibt sich neben der ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz für Eisenbahnen des Bundes (Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6a Grundgesetz) aus der konkurrierenden Gesetzgebungskompetenz für nicht bundeseigene Eisenbahnen nach Artikel 74 Absatz 1 Nummer 23 Grundgesetz.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Die staatliche Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur ist erlaubt. Die Richtlinie 91/440/EWG stellt die Verantwortung der Mitgliedstaaten für die Entwicklung der nationalen Eisenbahninfrastruktur dar und verpflichtet die Mitgliedstaaten, gegebenenfalls erforderliche Maßnahmen hierzu zu treffen. In diesem Rahmen ist es zulässig, dass der Mitgliedstaat einem Infrastrukturbetreiber in einem angemessenen Verhältnis staatliche Mittel zuweist. Beihilferechtliche Voraussetzung ist, dass die Infrastruktur Dritten diskriminierungsfrei zur Verfügung steht. Infrastrukturbetreiber ist dabei jede Einrichtung oder jedes Unternehmen, das insbesondere für die Einrichtung und das Unterhalten von Fahrwegen der Eisenbahn zuständig ist.

VI. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Die Änderungen ermöglichen eine optimalere Erreichung der vom Bund intendierten Gesetzesziele.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Die Regelungen dieses Gesetzes stärken durch die Sicherung einer qualitativ und kapazitativ verbesserten Eisenbahninfrastruktur eine nachhaltige Mobilität im Güterfernverkehr und unterstützen die staatlichen Klimaschutzziele.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

3. Demografische Auswirkungen

Der Gesetzentwurf hat keine spezifischen demografischen Auswirkungen.

4. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Die Regelungen dieses Gesetzentwurfs führen zu keinen zusätzlichen Haushaltsbelastungen auf Bundes- oder Landesebene. Mehrausgaben auf Bundesebene können sich allenfalls ergeben, wenn der Bund gleichzeitig seinen Haushaltsansatz für die Fördermittel erhöht.

5. Erfüllungsaufwand

5.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht durch die Regelungen kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

5.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Die Änderungen bewirken keine Mehraufwendungen für die Wirtschaft.

5.3 Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Insgesamt wird sich durch die Änderungen der Mehraufwand für die Bewilligungsbehörde des Bundes nicht verändern.

6. Weitere Kosten

Die Ausweitung der Fördermöglichkeiten führt für die Wirtschaft, einschließlich der betroffenen und meist mittelständisch strukturierten Eisenbahninfrastrukturunternehmen, zu keiner Kostenbelastung. Vielmehr tragen die besseren Fördermöglichkeiten zu einer Verringerung der Kostenbelastung der Betreiber öffentlicher Schienenwege bei, die durch geringere Trassenpreise auch den Netznutzern zugutekommen können und so die Wettbewerbsfähigkeit des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Schiene stärken. Negative Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind dagegen nicht

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

zu erwarten. Die Änderungen wirken durch ihre Kostensenkungseffekte für die Betreiber von Eisenbahninfrastruktur tendenziell eher preissenkend.

7. Weitere Gesetzesfolgen

Gleichstellungspolitische Auswirkungen sind durch die Gesetzesänderungen nicht gegeben.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetzes)

Zu Nummer 1

Nach Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe d soll bei § 2 SGFFG der Aus- und Neubau dem Ersatz gleichgestellt werden. Aus Gründen der Rechtssicherheit sollte § 1 SGFFG dementsprechend ergebnisoffen formuliert und eine sprachliche Beschränkung auf Ersatzinvestitionen vermieden werden.

Zu Nummer 2

Zu Buchstabe a

Der bisherige Fördersatz von 50 Prozent in § 2 Absatz 1 Satz 1 SGFFG entfaltet keinen ausreichenden Investitionsanreiz. Ein Eigenanteil von 50 Prozent ist von den Betreibern der überwiegend im Schienengüterverkehr genutzten Eisenbahninfrastruktur aufgrund ihrer finanziellen Situation oftmals auch nicht aufzubringen. Er ist im Hinblick auf das öffentliche Interesse an einer leistungsfähigen Eisenbahninfrastruktur zur Verlagerung von Verkehren auf die umweltfreundliche Schiene auch nicht angemessen. Für die Förderung von Verkehrswegen der nicht bundeseigenen Eisenbahnen, die dem öffentlichen Personennahverkehr dienen, war nach dem ehemaligen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz generell ein Fördersatz von bis zu 75 Prozent vorgesehen. Dieser Fördersatz soll künftig auch für die Projekte nach dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz gelten.

Zu Buchstabe b

Für eine Erhöhung der Förderquote auf 75 Prozent ist auch in § 2 Absatz 1 Satz 2 SGFFG eine Änderung erforderlich. Es handelt sich um eine korrespondierende Folgeänderung zur Änderung der Förderquote in § 2 Absatz 1 Satz 1 SGFFG.

Zu Buchstabe c

Für eine Erhöhung der Förderquote auf 75 Prozent ist auch in § 2 Absatz 1 Satz 3 SGFFG eine Änderung erforderlich. Es handelt sich insoweit um eine

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

korrespondierende Folgeänderung zur Änderung der Förderquote in § 2 Absatz 1 Satz 1 SGFFG.

Darüber hinaus wird die Obergrenze für die Finanzierung von Planungskosten im Rahmen der Förderung erhöht. Bei den Bauvorhaben der Eisenbahnen des Bundes werden höhere Planungskosten anerkannt. So gewährt der Bund der bundeseigenen DB Netz AG bei Bedarfsplanvorhaben eine Planungskostenpauschale in Höhe von 18 Prozent der Baukosten. Diese Ungleichbehandlung der nicht bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist nicht gerechtfertigt. Außerdem schlagen bei den eher kleinteiligen Bauvorhaben der nicht bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Planungskosten sehr viel stärker auf die Gesamtbaukosten durch als bei den in der Regel weitaus umfangreicheren Projekten der Eisenbahnen des Bundes. Aus diesen Gründen wird die Kappungsgrenze für die Berücksichtigungsfähigkeit von Planungskosten auf 18 Prozent der Baukosten angehoben.

Zu Buchstabe d

Obwohl das Bundesschienenwegeausbaugesetz in Teilen Vorbild für das Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz war, sind der Aus- und Neubau von Eisenbahnanlagen nach dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz nicht förderfähig. Vielmehr kann abweichend vom Bundesschienenwegeausbaugesetz bisher nur der Ersatz abgängiger Anlagen gefördert werden. In der Praxis ist derzeit durch diese Beschränkung beispielsweise der Ersatz einer nicht mehr benötigen Weiche förderfähig, während der Ausbau der Weiche sowie die dann notwendige Herstellung des Lückenschlusses jedoch nicht bezuschusst werden kann. Die Beschränkung der Förderung auf Ersatzmaßnahmen setzt Anreize, entbehrliche Anlagen zu ersetzen und führt so zu Fehlallokationen von Fördermitteln. Wenn die geförderten Anlagen wie in der Gesetzesbegründung ausgeführt außerdem auch die Verfügbarkeit des deutschen Eisenbahnnetzes verbessern und zusätzliche Netzkapazitäten generieren sollen, müssen - wie im Bundesschienenwegeausbaugesetz - auch Neubau sowie Aus- und Umbauvorhaben, z. B. Elektrifizierungen, förderfähig sein. Die Förderung soll dabei den für Ersatzinvestitionen festgelegten Regelungen in den Sätzen 1 bis 3 entsprechen. Modifizierungen werden nur im Hinblick auf die Voraussetzungen gemäß § 1 Absatz 4 Satz 1 Nummer 3 und 4 vorgenommen, da neu- oder ausgebaute Schienenwege bzw. Anlagen - anders als im Falle eines Ersatzes - regelmäßig noch nicht betrieben werden und auf ihnen in

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

der Vergangenheit auch noch kein Schienengüterfernverkehr stattgefunden haben kann.

Zu Nummer 3

Zu Buchstabe a

Bei der bisher in § 3 Absatz 2 Satz 1SGFFG festgeschriebenen Antragsfrist bis zum 1. Februar des Realisierungsjahres ist der zur Verfügung stehende Zeitraum in aller Regel zu kurz, um die Vorhaben noch rechtzeitig vor Abschluss des jeweiligen Haushaltsjahres bewilligen, ausschreiben, vergeben und umsetzen zu können. Diese Situation verschärft sich insbesondere durch ein gegebenenfalls notwendiges Priorisierungsverfahren nach § 3 Absatz 2 SGFFG zusätzlich. So konnten im Haushaltsjahr 2016 für niedersächsische nicht bundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen die ersten Bewilligungsbescheide erst im August/September 2016 erteilt werden. Bis zum Ende des Haushaltsjahres konnten so eine Vielzahl der bewilligten Vorhaben nicht mehr beendet werden. Die Antragsfrist soll daher auf das der Umsetzung vorhergehende Haushaltsjahr vorgezogen werden, um der Bewilligungsbehörde zeitlich eine ausreichende Prüfung der Anträge zu ermöglichen. Dies ist auch für die Antragsteller gut zu handhaben, da sie im Herbst des Vorjahres sehr genau einschätzen können, welche Projekte sie im nächsten Jahr umsetzen wollen.

Zu Buchstabe b

Aufgrund der in § 3 Absatz 2 SGFFG festgelegten Priorisierung nach dem Barwertverfahren, bei dem die Länge des Umbauabschnitts mit den durch das Projekt verursachten Kosten ins Verhältnis gesetzt wird und die Vorhaben den Vorzug erhalten, die das günstige Verhältnis von Umbaulänge und Aufwendungen aufweisen, haben derzeit Brückenvorhaben keine Förderchance, wenn die zur Verfügung stehenden Fördermittel nicht für alle Vorhaben ausreichen. Damit wird eine zielgerichtete Ertüchtigung des Infrastrukturbestandes konterkariert. Das geregelte Priorisierungsverfahren wird daher entsprechend der Notwendigkeiten so fortzuentwickeln sein, dass Brückenbauvorhaben und Projekte an anderen Ingenieurbauwerken auch dann eine Realisierungschance haben, wenn die verfügbaren Fördermittel nicht für alle beantragten Vorhaben ausreichen. Damit wird auch der Schlüsselfunktion entsprechender Bauwerke für die Befahrbarkeit von Schienenwegen Rechnung getragen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Zu Buchstabe c

Die bisher in § 3 Absatz 2 Satz 4 SGFFG enthaltene Übergangsregelung wird im Hinblick auf die unter Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe a des Gesetzentwurfs vorgenommene Anpassung der Antragsfrist neu gefasst. Damit wird sichergestellt, dass Anträge für das Haushaltsjahr 2018 noch nach den bisher geltenden Fristen behandelt werden können.

Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)

Das Gesetz soll am Tag nach der Verkündung in Kraft treten. Die Regelungen sollen so schnell wie möglich genutzt werden können, um bereits für die Förderperiode 2018 zu wirken.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Anlage 2

Stellungnahme

der Bundesregierung

zu dem Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetzes

Bei dem Gesetzentwurf des Bundesrates gibt es unterschiedliche Aspekte, die innerhalb der Bundesregierung zu bewerten sind. Die Meinungsbildung innerhalb der Bundesregierung ist daher noch nicht abgeschlossen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.